

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
GOBIERNO DE CHILE



POLÍTICA DE EQUIDAD DE GÉNERO EN TRANSPORTES



ELABORADO POR:
UNIDAD DE GÉNERO Y REPORTABILIDAD
COORDINACIÓN DE USUARIOS
PROFESIONALES RESPONSABLES:
VERÓNICA AYALA LOBOS
INGRID BRETON WINKLER
AÑO 2023

CONTENIDOS

I. MENSAJE DE NUESTRAS AUTORIDADES	04
II. INTRODUCCIÓN	05
III. EL AVANCE DE LA TRANSVERSALIZACION DE GÉNERO	06
3.1. LA MOVILIDAD URBANA EN NUEVOS ESCENARIOS	08
3.2. GOBIERNO FEMINISTA	09
IV. UNA NUEVA MIRADA PARA UN ANTIGUO PROBLEMA	11
V. ACTUALIZACIÓN POLÍTICA DE EQUIDAD DE GÉNERO EN TRANSPORTE	18
5.1 Objetivo, Pilares y Líneas Estratégicas	18
a. Movilidad accesible	19
b. Seguridad	20
c. Gestión	24
d. Gobernanza	24
5.2 Objetivos específicos y líneas estratégicas	28
VI. DESAFÍOS Y REFLEXIONES	34
VII. GLOSARIO	36
VIII. Referencias bibliográficas	42

I. PALABRAS DE NUESTRAS AUTORIDADES



JUAN CARLOS MUÑOZ ABOGABIR
MINISTRO DE TRANSPORTES
Y TELECOMUNICACIONES



JORGE DAZA LOBOS
SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de la Subsecretaría de Transportes, en concordancia con los lineamientos impulsados por la Agenda del Gobierno y el Plan Nacional de Igualdad 2018-2030, ha desarrollado un trabajo intersectorial para instalar la equidad de género de manera transversal en el quehacer institucional.

Estamos conscientes que la movilidad urbana y rural, exige un sistema de transporte cuyas condiciones de servicio deben estar acorde a las necesidades diferenciadas entre mujeres y hombres, distinguiendo aquellos obstáculos que complejizan la movilidad de los géneros, y que limita el derecho a transportarse, condicionando el libre desplazamiento.

La actualización de la Política que aquí se presenta, tiene como propósito trabajar en cuatro pilares de acción: Movilidad accesible, Seguridad, Gestión y Gobernanza, con el fin de proseguir en la reducción de brechas y barreras presentes en el rubro, así como consolidar la perspectiva de género en todos los procesos de las políticas públicas.

Como institución creemos en el compromiso de la igualdad con las personas, y nos esforzamos por ponerlas como eje central de nuestra labor diaria.

II. INTRODUCCIÓN

La incorporación de una perspectiva de género integra la igualdad de género en las organizaciones públicas y privadas de un país, en políticas centrales o locales, y en programas de servicios y sectoriales. Con la vista puesta en el futuro, se propone transformar instituciones sociales, leyes, normas culturales y prácticas comunitarias que son discriminatorias, por ejemplo, aquellas que limitan el acceso de las mujeres a los derechos sobre la propiedad o restringen su acceso a los espacios públicos.¹

La Política de Equidad de Género en Transportes que aquí se presenta es resultado de un trabajo intersectorial e interdisciplinario. Su proceso de construcción incluyó mecanismos de participación ciudadana, opiniones expertas, revisión y validación de la Comisión de Género de la Subsecretaría de Transportes y sus autoridades. Todo esto permitió poner en el centro una mirada feminista basada en hechos, datos y teorías actualizadas, fortaleciendo el compromiso de la Subsecretaría de Transportes con las personas.

En los últimos cuatro años, la sociedad chilena ha experimentado gran dinamismo social, político y económico, agudizado por la crisis sanitaria provocada por el COVID-19. Este escenario impulsa a las instituciones públicas a rediseñar y ofrecer servicios más equitativos para todas las personas. En ese contexto, la Subsecretaría de Transportes (Subtrans) toma el desafío de asegurar la autonomía de las personas en el transporte público, a través de la incorporación de una perspectiva de género en sus políticas, propiciando un sistema más seguro, accesible, asequible y solidario.

Este proceso implica, además, reconocer la interseccionalidad de las desigualdades, la diversidad de las personas y sus territorios, atendiendo las problemáticas asociadas a éstas, generando herramientas que permitan, al usar los sistemas de movilidad, la protección de los derechos de las personas, así como su autonomía física y económica.

La nueva Política de Equidad de Género en Transportes recoge estos desafíos y busca velar por el acceso universal, seguro, eficiente, sostenible e inclusivo para mujeres, infantes, adolescentes, personas mayores y LGBTIQ+.

¹ONU Mujeres, s/f.

III. EL AVANCE DE LA TRANSVERSALIZACIÓN DE GÉNERO

En octubre del 2019 la sociedad chilena expresó la necesidad de cambios estructurales, esta acción llamó a las instituciones estatales a readecuar sus roles y abordar las carencias prioritarias expresadas por la ciudadanía. Para el caso de la Subsecretaría de Transportes, este llamado se reflejó en la transición de un rol puramente técnico a un rol compuesto por una mirada social de servicio, además del aspecto técnico. En ese contexto, la actualización de la Política de Equidad de Género en Transporte debía ser una herramienta que respondiera a las dinámicas sociales, económicas y culturales.

La Política de Equidad de Género en Transporte impulsada en el año 2018, no contemplaba el dinamismo social de los últimos 4 años, por tanto, al evaluar las necesidades actuales de la ciudadanía, y rol del transporte en el desarrollo de las personas, se consideró necesario robustecer el compromiso adquirido por la Institución en la construcción de una sociedad más justa e inclusiva.

El documento desarrollado en el año 2018, respondía al compromiso adquirido por el Estado de Chile y sus instituciones en incluir el enfoque de género en sus políticas públicas, recomendaciones hechas por diferentes convenciones² y acuerdos internacionales, así como también la suscripción de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) de la Agenda 2030 (ONU). De la misma forma, nace desde la comprensión de una realidad planteada por el Banco Mundial en el año 2011, que establecía que **el transporte no era neutro al género**.

La construcción de esta herramienta se centró en los conceptos de **movilidad, accesibilidad, seguridad, eficiencia**³. De igual modo, proponía dos dimensiones, una interna y otra externa que a su vez permitieron establecer objetivos y líneas estratégicas, las que fueron desarrolladas mediante una agenda de trabajo. La Agenda para la Política de Equidad de Género en Transportes 2018-2022 buscó “instaurar el enfoque de género de manera sostenible en el tiempo, e integrar este componente como parte esencial de todo el proceso

² Las convenciones son: la Convención Interamericana contra toda forma de discriminación e intolerancia, la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW), y la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer (Belém do Pará).

³ Agenda para la equidad de género en transportes 2018-2022, MTT, 2018.

III. EL AVANCE DE LA TRANSVERSALIZACIÓN DE GÉNERO

de las políticas públicas de transporte, desde la identificación de problemáticas, el diseño, la implementación y la evaluación”⁴.

Gráfica 1. Estructura de la Política de Equidad de Género en Transportes (2018)⁵.



Fuente: Elaboración propia con base la Política de Equidad de Género en Transportes (2018).

La incorporación de un gobierno feminista y el dinamismo de la movilidad urbana establece la oportunidad de avanzar en la promoción de la igualdad de género y el empoderamiento de mujeres y niñas en todo ámbito. Es por esto que en las siguientes páginas se presenta el proceso de actualización de la Política de Equidad de Género en Transporte y su resultado en cinco nuevos objetivos y quince nuevas líneas estratégicas, que buscan abarcar las necesidades de la ciudadanía, particularmente mujeres, niños, niñas y adolescentes (en adelante NNA) personas mayores y las comunidades LGBTQ+.

⁴ Agenda para la equidad de género en transportes 2018-2022, MTT, 2018, p.9

⁵ Archivo completo disponible en:

https://www.mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2018/06/Politica_Equidad_Genero_Transportes.pdf

3.1. LA MOVILIDAD URBANA EN NUEVOS ESCENARIOS

Cuando se habla de género se hace referencia a los roles y/o características que según determinaciones sexo-genéricas se consideran apropiadas o no para las personas, es decir, los roles están determinados principalmente por el sexo biológico, por ende, este incide en lo que debe hacer, como debe verse y las normas de comportamiento de una persona en determinado contexto social, tanto en los espacios públicos como privados

En lo que refiere a planificación y movilidad urbana⁶, la movilidad es el segundo problema más importante por resolver a nivel internacional⁷. La relación que se establece desde los estudios académicos entre género y transporte han demostrado la necesidad de abordar desde otras perspectivas el diseño de políticas públicas de transporte⁸. Las mismas fuentes indican que el desarrollo de las ciudades ha estado supeditado desde la perspectiva masculina y su interacción con el medio, haciendo el entorno compatible con sus necesidades, invisibilizando otros tipos de desplazamientos como el de mujeres, infantes, personas mayores y LGTBIQ+, reflejando las inequidades a las que se deben afrontar al movilizarse.

De acuerdo con el Manual para la planificación y el diseño urbano con perspectiva de género⁹ publicado el 2020 por el Banco Mundial, el diseño urbano y la planificación están fuertemente relacionadas con la desigualdad de género, ya que moldean y condicionan el entorno que rodea a las personas, los modos de vivir, trabajar, jugar, moverse e incluso de descansar que estas puedan experimentar. En esa línea, se mantiene una deuda con la movilidad de las mujeres, debido a la persistencia de sus roles socio-culturales y laborales los que condicionan sus autonomías.

6 Parra, 2021

7 Algunos conceptos básicos determinados por la CEPAL en torno a las políticas de movilidad y consideraciones por género son: accesibilidad, asequibilidad, autonomía, barreras al transporte, conectividad, cuidado, economía del cuidado, equidad de género, género, igualdad de género, intermodalidad, modos de transporte, movilidad, patrones de movilidad, personas con movilidad reducida (PMR), transporte accesible, transporte público masivo, transversalización de género y viajes encadenados.

8 Peters, 2011; Jaimurzina, Muñoz y Pérez, 2017.

9 Manual para la planificación y el diseño urbano con perspectiva de género.

3.2. GOBIERNO FEMINISTA

(...)la mirada feminista que cuestiona la forma en que se genera conocimiento es fundamental para entender que los estudios de planificación urbana tienen un sesgo y no siempre consideran todas estas experiencias de movernos. Homóloga a las personas y piensan que todas nos movemos igual.¹⁰

Las perspectivas feministas han ilustrado la interacción de mujeres, niñas y diversidades con sus entornos sociales, políticos, económicos, ambientales, entre otros. Aplicando estas perspectivas, es factible establecer que la movilidad entre hombres y mujeres es distinta, por lo tanto, está condicionada por las funciones que han sido asignadas a cada sexo, género, edad, entre otras características inalienables a las personas.

La incorporación de una perspectiva de género en Chile, patrocinada por el Gobierno S.E. el Presidente de la República Gabriel Boric Font, conlleva el uso de herramientas indispensables para desarrollar un sistema de transporte que permita el goce de los espacios públicos en libertad y con autonomía para todos y todas.

A nivel central y para reforzar las acciones institucionales, el Estado chileno ha ratificado algunos acuerdos internacionales relacionados con derechos humanos, con perspectiva de género, siendo los siguientes:

- **Resolución 1325**¹¹ del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas sobre Mujeres, Paz y Seguridad (2000).
- **Decreto 168**¹² (2004) Acuerdo complementario de cooperación para promover la equidad de género con Costa Rica.
- **Decreto 229**¹³ (2002) Asistencia técnica (de ONU) para la transversalización de la perspectiva de igualdad de género en las políticas públicas del Estado de Chile.
- **Convenio 190** de OIT (2019) sobre la violencia y el acoso.¹⁴
- **Convención** sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Contra la Mujer (1979).¹⁵

Otras instancias internacionales que han marcado un camino a seguir en cuanto a la comprensión y aplicación de la perspectiva de género para los países son el **Comité para la Eliminación de la Discriminación contra la Mujer, Convención Belém do Pará y, la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible.**

¹⁰ Paula Jirón, en el conversatorio "Ciudad y feminismo: un futuro de territorios pensados con empatía", de Movyt.

¹¹ RES/1325(2000), disponible en: [https://www.un.org/womenwatch/ods/S-RES-1325\(2000\)-S.pdf](https://www.un.org/womenwatch/ods/S-RES-1325(2000)-S.pdf)

¹² D168 (2004), disponible en: <https://bcn.cl/37xvh>

¹³ D229 (2002), disponible en: <https://bcn.cl/37xw9>

¹⁴ C190(2019), disponible en:

https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C190

¹⁵ Documento oficial disponible en: https://www.ohchr.org/sites/default/files/cedaw_SP.pdf

3.2. GOBIERNO FEMINISTA

Asimismo, el Estado de Chile ha desarrollado instrumentos normativos que se han reafirmado en los compromisos programáticos del actual Gobierno, como:

- **Ley 21.120 (2018):** Identidad de género.
- **Ley 20.422:** Igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad.
- **Ley 20.609:** “Ley Zamudio”; antidiscriminación.
- **Ley 21.153:** Acoso sexual en espacios públicos.
- **Resolución exenta N°069:** Aprueba actualización del Cuarto Plan Nacional de Igualdad entre mujeres y hombres 2018-2030, del Ministerio de Género.
- **Decreto exento N°3262:** Norma Chilena sobre igualdad de Género, Conciliación de la Vida Laboral, Familiar y personal (NCh3262).

Por otro lado, la **Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la Mujer** en su séptimo informe periódico de Chile del 2018, establece que el Estado debe promover iniciativas en el ámbito del espacio público que se traduzcan en una mayor calidad, accesibilidad, inclusión y seguridad en las zonas urbanas y rurales.

Este camino para incorporar la perspectiva de género en las políticas públicas responde a los acuerdos y compromisos que a nivel internacional el Estado de Chile y sus instituciones han adherido para abordar las diversas necesidades. Las primeras acciones transversales de género se desarrollaron en el Gobierno de la expresidenta Michelle Bachelet Jeria (2014-2018); periodo durante el cual se gestó la Agenda de Género, instrumento que mandató a los Servicios públicos a impulsar acciones, identificaran brechas y desigualdades de género en lo cultural, laboral y socio político.

De la misma manera, la actualización de esta Política de Equidad de Género en Transportes está ligada a las definiciones estratégicas 2023-2026 del Ministerio de la Mujer y la Equidad de Género. La que establece seis ámbitos de acción que procuran reducir toda forma de violencia y discriminación arbitraria debido al género: **Igualdad sustantiva de derechos, trato y participación; Vida libre de violencia; Autonomía y empoderamiento económico; Derechos sexuales y reproductivos; Economía del cuidado y corresponsabilidad; Cambio social y cultural.**

A este respecto, al realizar un diagnóstico con perspectiva de género y de derecho, arroja la necesidad de reevaluar la planificación del transporte en todo el territorio y plantea el desafío de generar herramientas para abordar el avance socioeconómico, la formulación del desarrollo sostenible y la perspectiva de género. Es este el camino que la Subsecretaría de Transportes ha decidido asumir al revisar y actualizar su política.

IV. UNA NUEVA MIRADA PARA UN ANTIGUO PROBLEMA

El llamado social manifestado en el año 2019, generó la necesidad de cambios estructurales, lo que obligó a las instituciones a poner atención en las desigualdades y afrontarlas. Para el caso de la Subsecretaría de Transportes, el avance en el desarrollo de un sistema de movilidad accesible para todas las personas, seguía estando al debe.

Por lo anterior, a comienzos de año 2022 la Subsecretaría de Transportes manifestó la necesidad de evaluar su Política de equidad de género en transporte, por lo que se inició un trabajo de recolección y sistematización de información secundaria, acuerdos internacionales, normativas nacionales y datos disponibles en fuentes oficiales como INE, con el fin conocer ampliamente el contexto desde el cual surgen nuevas interrogantes en torno a la movilidad.

Para dar inicio a este proceso de levantamiento e identificación de necesidades, se diseñaron mecanismos participativos, cuatro diálogos en torno a temáticas específicas y una consulta ciudadana. Para estas instancias, se propusieron las siguientes preguntas: **¿Qué necesidades identifican como prioritarias a solucionar dentro del contexto nacional actual?; ¿La Política de Equidad de Género en Transporte responde a estas necesidades identificadas?; ¿Qué objetivos definirían para poder responder a estas necesidades?**



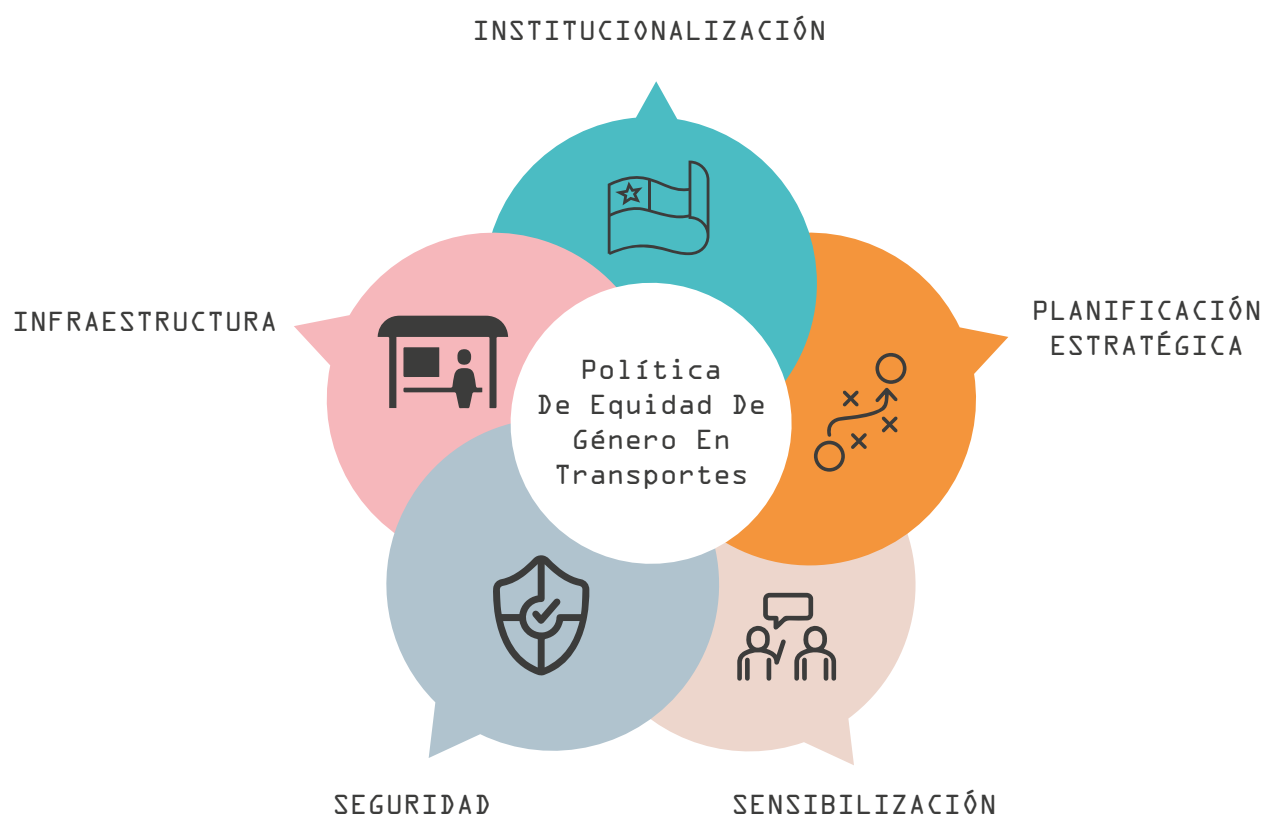
Imagen 1. Encuentro participativo.
Fuente: Galería Encuentro Participativo, lanzamiento, 2022.

IV. UNA NUEVA MIRADA PARA UN ANTIGUO PROBLEMA

La consulta ciudadana se realizó de forma virtual, tras una difusión nacional, publicada en la página web de la Subsecretaría de Transportes. Los métodos utilizados apuntaron a responder a la pregunta: **¿Por qué queremos evaluar la Política de género? El objetivo para esta etapa fue medir su evolución, detectar necesidades y establecer metas que amplíen el rango de acción e impacto de la institución en el sistema de movilidad.**

El análisis de la información recolectada en las diferentes etapas develó que los temas **seguridad, institucionalización, infraestructura, planificación estratégica y sensibilización** concentran la principal preocupación ciudadana.

Gráfica 2. Principales temas que estructura a la Política de Equidad de Género en Transportes (2023)



Fuente: Elaboración propia, actualización de la Política de Equidad de Género en Transportes (2023).

IV. UNA NUEVA MIRADA PARA UN ANTIGUO PROBLEMA

Estos temas no actúan como fenómenos aislados, sino más bien responden a temáticas interconectadas e interdependientes que condicionan las decisiones, tipos y motivos de viajes de las personas.

A continuación, una muestra de los principales temas recogidos en las actividades participativas.

El transporte es un espacio de mucha inseguridad. Idealmente sería que la micro, paraderos, el metro, sean espacios seguros. (Taller 1, grupo 1)

La seguridad se comprende como un hecho transversal en el tejido social, por lo tanto, debe ser siempre una preocupación y un indicador al cual poner atención en materias de espacio público. Este tema aborda (entre otras) la violencia sexual en lugares públicos, áreas urbanas y rurales. Es un problema corriente en el diario vivir de mujeres y niñas de todo el mundo, que experimentan y temen diversas formas de violencia sexual en público, desde comentarios obscenos y gestos hasta la violación y el asesinato. Estos hechos pueden ocurrir en escuelas, calles, lugares de trabajo y por supuesto, en el transporte público.¹⁶

Seguridad también al incluir estados de calles, espacio público e infraestructura, no reducir a transporte. (Taller 1, grupo 2)

La percepción de inseguridad es lo central en este punto. Los relatos instruyen articular medidas que favorezcan el uso de los espacios públicos y todos los modos de transporte de manera libre y segura para todos y todas.

Existen trayectos los cuales circulan por lugares peligrosos y entregan inseguridad a los usuarios del servicio. (Taller 1, grupo 5)

La **infraestructura** también es elemental cuando se analiza la importancia de la seguridad en los modos de movilidad, ya que, dentro de estos espacios, las diferentes personas interactúan y perciben el espacio público. Desde los relatos se refuerza la importancia de garantizar la seguridad de todas las personas, en paraderos, buses, equipamientos, ciclovías, entre otros, abordando esta problemática de manera intersectorial e interdisciplinariamente.¹⁷

¹⁶ ONU Mujeres, (s/f).

¹⁷ Existen desde la sociología urbana y la criminología esfuerzos por comprender el comportamiento humano en y para con el espacio público. Una de las aproximaciones teóricas para analizar esto puede explicarse desde la Teoría de las ventanas rotas aportada por George L. Kelling y James Q. Wilson en su artículo "Broken Windows" (1982) y continúa siendo sustento de análisis en varios estudios como en "Broken Window effect" (2017), de Joël Weele, Mataka Flynn y Rogier Wolk.

IV. UNA NUEVA MIRADA PARA UN ANTIGUO PROBLEMA

Esta temática hace referencia al conjunto de instalaciones fijas necesarias para una circulación y una movilidad segura. En ese sentido, los grupos participantes concluyeron que la infraestructura debe responder a las necesidades de todas personas usuarias incluyendo a NNA, personas con discapacidad, movilidad reducida, adultas mayores, quienes realizan viajes de cuidados, entre otras.

Mejorar la infraestructura, optimizar los espacios. Ejemplo, los ascensores mal ubicados en estaciones de Metro, muy distantes de la salida dificultan el desplazamiento. (Taller 1, grupo 4)

Asimismo, el diseño de toda infraestructura de uso público y bajo la supervisión institucionalidad estatal debería contener desde su diseño enfoque de género que considere NNA y la diversidad de grupos humanos que se movilizan en la ciudad:

La presencia de torniquetes en los accesos de los buses de transporte es denigrante para distintos sectores de la población, tales como NNA, adultos mayores, personas con movilidad reducida y discapacidad y personas con sobrepeso. Esto se identifica como un factor que expulsa a los usuarios del sistema. (Taller 1, grupo 1)

Esta temática está vinculada con la seguridad y accesibilidad, condicionando a las personas a moverse de ciertas maneras dependiendo de los elementos que se presentan: luminaria, ascensores, baños, entre otros. Esto se refleja en percepciones sobre el equipamiento disponible en la movilidad, sobre todo su estado y localización:

Existen paraderos inseguros en todo el país sobre todo en lugares periféricos por falta de iluminación y la presencia de delincuentes. Esto empeora el tema de los asaltos y el acoso. (Taller 3, grupo 5)

IV. UNA NUEVA MIRADA PARA UN ANTIGUO PROBLEMA

Esta temática está vinculada con la seguridad y accesibilidad, condicionando a las personas a moverse de ciertas maneras dependiendo de los elementos que se presentan: luminaria, ascensores, baños, entre otros. Esto se refleja en percepciones sobre el equipamiento disponible en la movilidad, sobre todo su estado y localización:

Existen paraderos inseguros en todo el país sobre todo en lugares periféricos por falta de iluminación y la presencia de delincuentes. Esto empeora el tema de los asaltos y el acoso. (Taller 3, grupo 5)

Por otra parte, la institucionalización responde a la preocupación de integrar perspectivas de género. El reconocimiento de otras formas de movilidad demuestra una voluntad institucional hacia el cumplimiento de esas necesidades. Esto se ve reflejado en la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030 de la Subtrans, que establece cinco ejes estratégicos, entre los cuales se destaca la gestión de la seguridad de tránsito, vías y movilidad más seguras, y usuarios/as de las vías más seguros/as. Por ejemplo, la importancia de tener en cuenta otras formas de movilidad como la caminata:

La caminata es el modo de desplazamiento más universal y los peatones son los usuarios más vulnerables en las calles. En la última década (2010-2019) los peatones representaron un promedio del 37% del total de todos los usuarios fallecidos, siendo este usuario el con mayor cantidad de fallecidos¹⁸.

Los resultados recogidos desde el diagnóstico llaman a mejorar el quehacer institucional, es decir, incrementar acciones respecto a temáticas de género en la esfera interna, a través de políticas desarrolladas con enfoque de género y principios de inclusión. Uno de los obstáculos evidenciados es lo complejo que puede resultar para los servicios medir el avance de propuestas internas, y establecer metas descentralizadas, tomando en consideración contextos territoriales.

¹⁸ Resolución exenta N°1116/2021 CONASET, Santiago, 09/04/2021

IV. UNA NUEVA MIRADA PARA UN ANTIGUO PROBLEMA

Según lo anterior, existe la necesidad de incorporar indicadores que permitan medir el impacto de la política a niveles internos y externos, que vayan más allá de la sensibilización o información básica en las temáticas. Es por ello que, para cumplir con los objetivos propuestos, resulta fundamental fortalecer la perspectiva de género de al interior de la Institución:

Existe la percepción de que una vez presentada la política, esta no fue trabajada ni implementada. Se percibe la necesidad de incorporar indicadores en la política a fin de ir midiendo el impacto de esta tanto a nivel interno como externo. Se ve la necesidad de que estos indicadores no sólo sean cuantitativos, sino que también incorporen variables cualitativas.
(Taller 1, grupo 3)

Los relatos también establecen que el transporte se presenta como una necesidad diaria, por lo que es imperativo **sensibilizar** respecto a temas de género e inclusión de manera efectiva, tanto interna como externamente, dado que prevalecen estereotipos y segregaciones basadas en género.

Capacitaciones a conductores y conductoras, campañas publicitarias para concientizar a la ciudadanía. (Taller 3, grupo 3)
Incorporar la variable de educación a la ciudadanía y no solo centrar en fiscalizar. (Taller 1, grupo 3)

El Estado es el responsable de impulsar espacios seguros, educando e incentivando el uso del transporte público. En este sentido, estudios académicos indican que es importante que todo modo de transporte sostenible sea inclusivo, ya que aumenta la movilidad y promueve viajes independientes, así como el cambio de vehículos motorizados privados al transporte público, y/u otros modos como la bicicleta y la caminata, lo que puede generar impactos positivos en la calidad de vida y ambiental¹⁹.

Incorporación de políticas de prevención de violencia de mujeres, niñas y personas LGTBIQ+ que hagan uso de espacios públicos y medios de transportes. (Taller 1, grupo 3)

¹⁹ Resolución exenta N°1116/2021 CONASET, Santiago, 09/04/2021

IV. UNA NUEVA MIRADA PARA UN ANTIGUO PROBLEMA

También se menciona la educación sobre temáticas de género e inclusión de la fuerza laboral relacionada al transporte, mediante capacitaciones, talleres y sensibilizaciones. Indicando la importancia de esta preparación para asimilar nuevas necesidades de las usuarias y usuarios.

(...)no podemos quedarnos solamente en lo que es sensibilización, la política queda corta en generar herramientas para concretar acciones.

(Taller 1, grupo 2)

La sensibilización a personas usuarias del sistema de movilidad, así como a profesionales, técnicas y administrativas asociadas al rubro de transporte, promete ser el punto de partida para establecer cambios, generar herramientas y cristalizar los objetivos que propone la integración de perspectivas feministas y enfoque de género en la actualización de las políticas públicas.

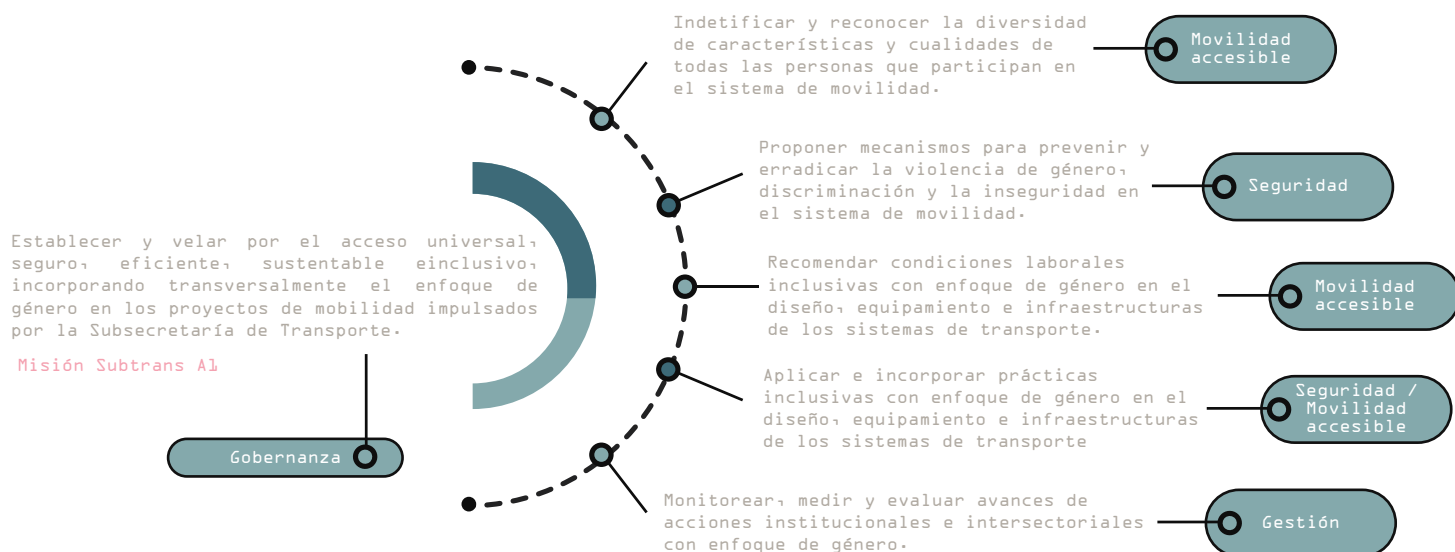


V. ACTUALIZACIÓN POLÍTICA DE EQUIDAD DE GÉNERO EN TRANSPORTE

4.1 Objetivo, Pilares y Líneas Estratégicas

Todo el trabajo interdisciplinario e intersectorial realizado en las etapas anteriores dio el sustento necesario para refrescar metas, repensar posicionamientos y replantear el rol institucional frente a desigualdades, brechas e inclusión desde una perspectiva de género.

De esta manera, en base a los resultados obtenidos, se fijó el siguiente objetivo general para nuestra política: **Establecer y velar por el acceso universal, seguro, eficiente, sostenible e inclusivo, incorporando transversalmente el enfoque de género en el sistema de movilidad impulsados por la Subsecretaría de Transporte;** e identificaron cuatro pilares fundamentales para el desarrollo de esta Política, a saber: **Movilidad Accesible, Seguridad, Gestión y Gobernanza.**



Estos ejes orientadores permitirán apoyar la toma de decisiones en los procesos de planificación y control de la Institución, así como establecer la ruta a recorrer durante los próximos años.

V. ACTUALIZACIÓN POLÍTICA DE EQUIDAD DE GÉNERO EN TRANSPORTE

A. Movilidad accesible.

Un transporte seguro es un transporte accesible²⁰.



La movilidad accesible hace referencia a la capacidad que tiene el sistema de responder a las diferentes necesidades, cuerpos, ritmos, estados de salud, niveles económicos y territorialidades, permitiendo a las personas la participación en la vida urbana y el disfrute de los derechos humanos de manera efectiva y segura.²¹

La accesibilidad se entiende como la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas, en condiciones de seguridad y comodidad, de la forma más autónoma y natural posible. Este pilar enfatiza el concepto de que los sistemas de transporte actualmente no tienen la capacidad de brindar servicios

²⁰ Montoya, Montes y Bernal, 2021; Banco Interamericano de Desarrollo- Transport Gender Lab, 2021.

²¹ Ministerio de la Mujer y la Equidad de Género.

V. ACTUALIZACIÓN POLÍTICA DE EQUIDAD DE GÉNERO EN TRANSPORTE

accesibles, confiables y seguros de manera horizontal a todos los grupos de población, independientemente de su edad, género, corporalidad o discapacidad. Por lo tanto, es un sistema perfectible, que requiere revisión e innovación²², ya que este puede impactar en el bienestar de las personas. Este pilar plantea la urgencia de hacerse cargo de las barreras asociadas al transporte, los obstáculos que dificultan o impiden el uso seguro, cómodo²³ y libre del transporte. Esto quiere decir que los sistemas de transporte deben ser incluyentes, ágiles y universales. Asociado a esto, la Agenda 2030 plantea que todas las personas deben tener acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles. Como un claro ejemplo de estas barreras, el BID (2019) estima que en la ciudad de Santiago una persona con discapacidad visual tarda 40 minutos más en bus/micro que el resto de la población usuaria.

B. Seguridad.



22 La comodidad está asociada al uso óptimo de los modos de transporte, de manera que su uso sea sostenible y eficiente de acuerdo con las necesidades de cada persona.

23 Indicadores nacionales de Agenda 2030, ODS en Chile, en base a información de ONU (2015). Para más información visitar: <https://www.chileagenda2030.gob.cl/indicadores/detalle11-2-1>

V. ACTUALIZACIÓN POLÍTICA DE EQUIDAD DE GÉNERO EN TRANSPORTE

Hace referencia a la experiencia y percepción de seguridad que las personas tienen en y del sistema de movilidad. Aborda desde los mecanismos que garantizan el buen funcionamiento mecánico y conductas de tránsito hasta la prevención de situaciones de violencia o acoso sexual dentro del sistema de movilidad.

Como se ha visto, la perspectiva de género abarca más allá de la política global estratégica, como lo es la Agenda 2030 de ONU y el desarrollo de los ODS, en específico el objetivo 11 sobre ciudades y comunidades, que busca:

Para el 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad²⁴.

Para alcanzar este objetivo, es necesario tener presente todos aquellos factores que acentúan la exclusión en el transporte público (físico, económico, temporal, espacial, psicológico e información) y afectan directamente a los grupos más vulnerables. De la misma manera, estos grupos se ven generalmente afectados por la exclusión social, variable multidimensional que implica la falta o negación de recursos, derechos, bienes y servicios, además de la incapacidad de participar en las relaciones y actividades comunes disponibles para la mayoría de las personas que componen una sociedad, afectando tanto la calidad de vida, la equidad y cohesión de la sociedad en su conjunto.

Asimismo, el concepto “seguridad” y la percepción de este, tiene directa relación con la construcción de espacios públicos con sentido de comunidad, abiertos e inclusivos. Según Transport Gender Lab del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) la percepción de seguridad en mujeres en espacios públicos de noche, es comúnmente asociado con una situación de peligro, acoso, agresiones sexuales o cualquier otro tipo de crimen. Igualmente, estar en la calle de noche es generalmente considerado como “impropio” para el caso de las mujeres e “inseguro” para los grupos de mujeres y comunidades LGBTIQ+.²⁵

24 Indicadores nacionales de Agenda 2030, ODS en Chile, en base a información de ONU (2015). Para más información visitar: <https://www.chileagenda2030.gob.cl/indicadores/detalle11-2-1>

25 BID, 2021.

V. ACTUALIZACIÓN POLÍTICA DE EQUIDAD DE GÉNERO EN TRANSPORTE

Según datos del Instituto Nacional de Estadísticas (INE)²⁶, aproximadamente un 40% de las mujeres siente inseguridad en microbuses, metro, vía pública y la locomoción colectiva. Un 63% se siente insegura o muy insegura cuando está esperando transporte público de noche. Además, se estima que en Chile 9 de cada 10 mujeres han sufrido acoso sexual en la vía pública.

Sin ir más lejos, INE mediante la Encuesta Nacional Urbana de Seguridad Ciudadana (ENUSC) del 2019 asegura que por cada 100 hombres que declaran percibir inseguridad en algún lugar/espacio, 123 mujeres lo hacen en un terminal de buses, 123 lo perciben en paraderos de micros, 169 en taxis y 145 en micros. Al mismo tiempo y durante los últimos 12 años, las mujeres son proporcionalmente más víctimas de delitos de mayor connotación social²⁷. En consecuencia, se enfatiza la relevancia de abordar la seguridad con enfoque de género dentro de los sistemas de transporte como un pilar fundamental para el accionar de Subtrans.



26 Instituto Nacional de Estadísticas (INE), Encuesta Nacional Urbana de Seguridad Ciudadana XIV (Enusc). 2018

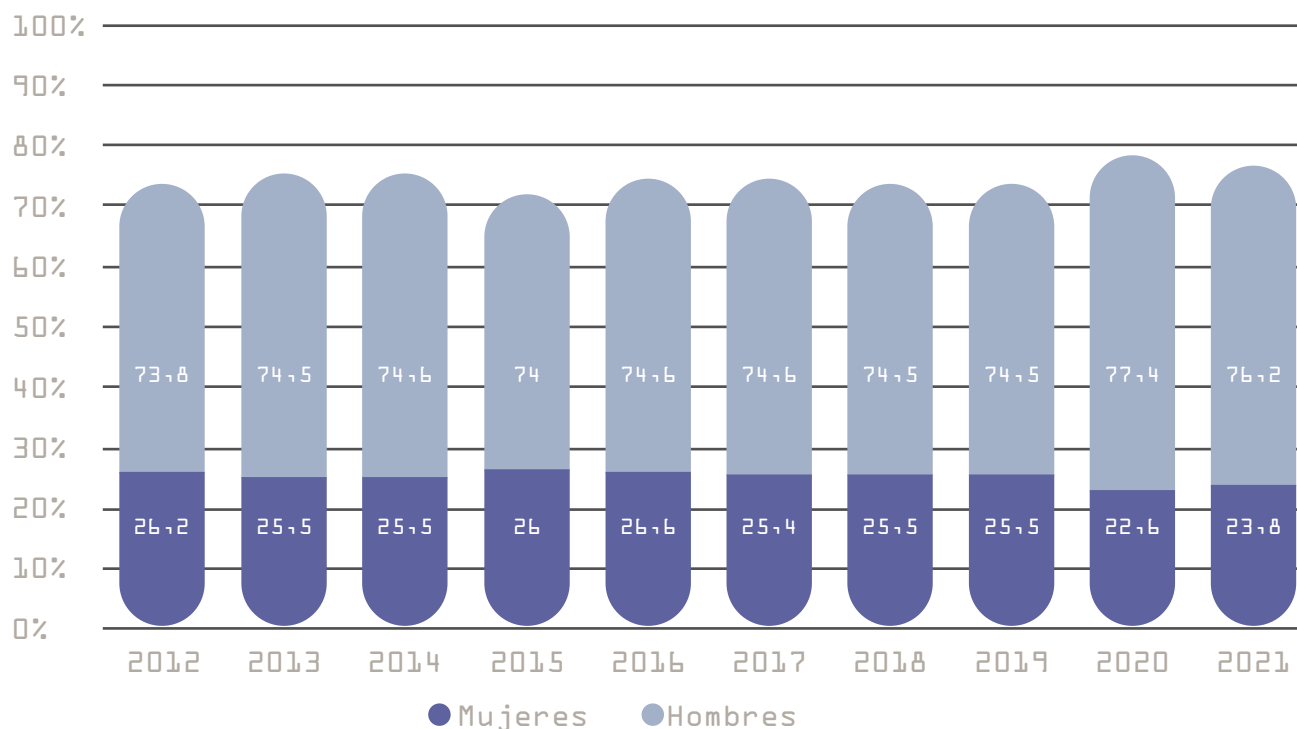
27 Los delitos de mayor connotación social que mide el indicador de victimización personal en ENUSC son: robo con violencia e intimidación, robo por sorpresa, hurto y lesiones. Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas (2021). XVI Encuesta Nacional Urbana de Seguridad Ciudadana ENUSC, 2019.

V. ACTUALIZACIÓN POLÍTICA DE EQUIDAD DE GÉNERO EN TRANSPORTE

Por otra parte, en materia de seguridad vial, la Organización Mundial de la Salud (OMS) en conjunto con las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas y en cooperación con los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, desarrollaron un nuevo Plan Mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030. Este plan, entrega orientación para apoyar la reducción de fallecimientos y traumatismos debidos al tránsito.

CONASET (2022) en su informe trianual Perspectiva de Género en la siniestralidad del Tránsito en Chile 2019-2021, plantea, en base al Plan Mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030, que la seguridad vial afecta de manera diferente entre hombres y mujeres, esto en cuanto a razones físicas, comportamiento y sociales. Así pues, se debe considerar la aplicación del sistema de seguridad según los marcos internacionales, proporcionando un entorno propicio para que hombres como mujeres puedan compartir una movilidad segura, accesible, fiable, sostenible y sin discriminación.

Gráfica 3. Porcentajes de participación en siniestros de tránsito según sexo (2012-2021)



Fuente: Elaboración propia, en base a datos recopilados por CONASET (2022).

V. ACTUALIZACIÓN POLÍTICA DE EQUIDAD DE GÉNERO EN TRANSPORTE

Se estima que entre los años 2012 al 2021, por cada mujer que participa en algún siniestro de tránsito, se encuentran involucrados tres hombres. Esta es una constante durante la última década, y se replica en las personas fallecidas por siniestros, por cada mujer, tres a cuatro hombres en promedio pierden la vida.

C. Gestión.



La gestión institucional con perspectiva de género, implica llevar a cabo acciones con la finalidad de resolver las problemáticas relacionadas principalmente con seguridad, accesibilidad, fomento laboral, planificación e infraestructura.

Este pilar está compuesto por estrategias que permiten abordar, desde una visión integral, las diferentes necesidades de mujeres y hombres, de manera que todas las personas puedan verse favorecidas y permitan afrontar eventuales desigualdades.

IV. ACTUALIZACIÓN POLÍTICA DE EQUIDAD DE GÉNERO EN TRANSPORTE

Esto se aplica a diversas áreas de Subtrans como programas, divisiones, unidades, quienes mediante sus proyectos pueden desarrollar, por ejemplo, planes, capacitaciones, comunicaciones sensibles al tema género, gestión de personas, entre otras; de modo que el ambiente laboral y la organización del trabajo sean sensibles al enfoque de género, garantizando la igualdad de oportunidades para todas las personas que son parte del sistema de movilidad. Estas medidas no involucran solo a la institución, las personas, organizaciones y procesos, sino también la planificación, ejecución, auditoría y revisión del gasto público. Tiene que ver con la orientación que se les da a las acciones de las políticas públicas, enmarcada en los objetivos, pilares y sus líneas estratégicas.



V. ACTUALIZACIÓN POLÍTICA DE EQUIDAD DE GÉNERO EN TRANSPORTE

D. Gobernanza.



Hace referencia a la relación equilibrada entre el Estado, la sociedad civil y el mercado, fomentando la participación y potenciando el trabajo en conjunto para dar respuesta a las necesidades de la población en materias de género y erradicación de la violencia²⁹

La gobernanza del transporte, en consonancia con el debate general sobre gobernanza, cada vez recibe más atención de los académicos de muchas disciplinas y en lo que respecta a muchos segmentos de las actividades de transporte, si no todos³⁰.

La gobernanza tiene relación con los procesos generales que son útiles para la toma de decisiones. En este aspecto, en el marco de la gobernanza del transporte, se debe tratar de abordar cuatro aspectos propios de la complejidad que conlleva la intervención gubernamental y su rol prioritario: quién gobierna/administra, qué se gobierna, cómo se gobierna y con qué propósito se hace.

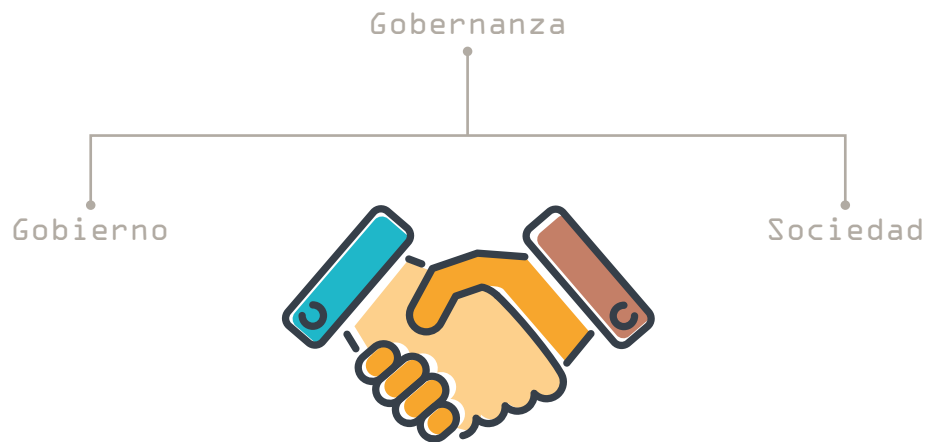
29 ACNUR, s/f.

30 CEPAL, 2018, p.6.

V. ACTUALIZACIÓN POLÍTICA DE EQUIDAD DE GÉNERO EN TRANSPORTE

Es decir, la relación que se observa entre la intervención estatal en el transporte y la autonomía social que puede verse como un punto de partida para comprender este pilar.³¹

Estas dimensiones están interrelacionadas e interactúan entre sí, implicando el desarrollo de capacidades institucionales que permitan a la gobernanza evolucionar y adaptar sus mecanismos según la sociedad evolucione, para así lograr identificar qué cambios se requieren para potenciar el enfoque de desarrollo sostenible en el transporte.³²



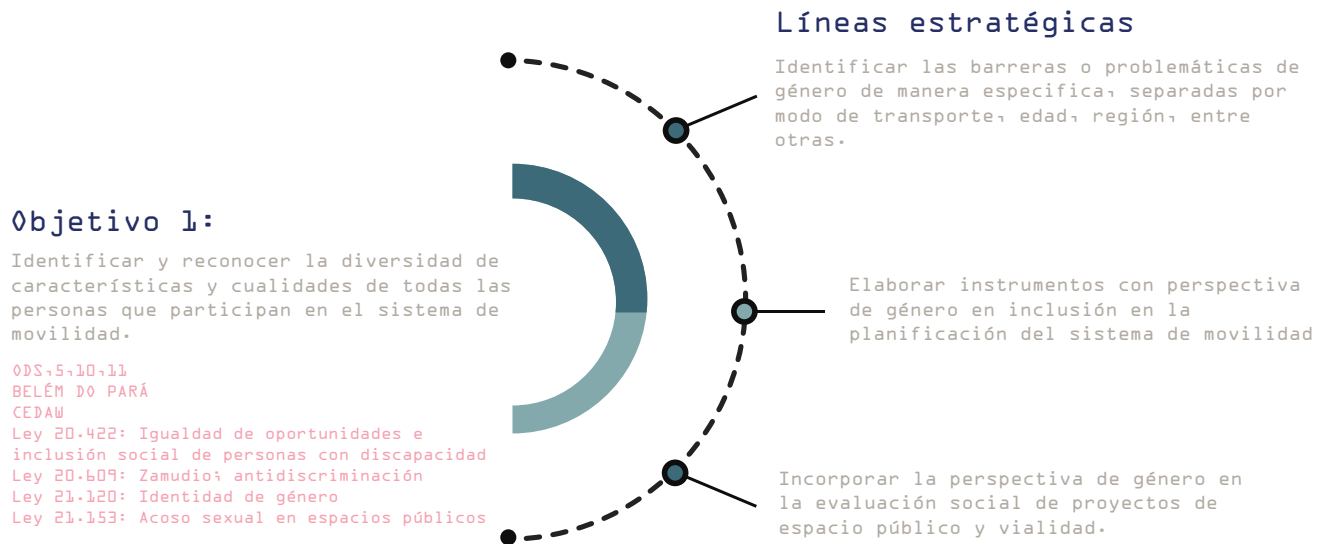
31 BID.

32 Treib, Bähr y Falkner (2007), citados en CEPAL, 2018.

V. ACTUALIZACIÓN POLÍTICA DE EQUIDAD DE GÉNERO EN TRANSPORTE

4.2 Objetivos específicos y líneas estratégicas

Objetivo 1: Identificar y reconocer la diversidad de las personas que conforman el sistema de movilidad atendiendo a particularidades territoriales.



Este objetivo se enlaza con los ODS 5: “Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas”, 10 “Reducción de las desigualdades” y 11: “Ciudades y comunidades sostenibles” , con Belém do Pará, con la Declaración universal sobre la diversidad cultural y la Carta de las Naciones Unidas; a nivel nacional con las leyes 20.422, que establece igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad; la ley 20.609 que establece medidas contra la discriminación; la ley 21.120 que reconoce la identidad de género; y la ley 21.153, que tipifica el acoso sexual en espacios públicos.

Para comprender la gran diversidad del grupo humano que es parte y accede al sistema de movilidad se debe reconocer la existencia de identidades que las caracterizan. Asimismo, la interseccionalidad obliga a las instituciones a expandir las limitaciones metodológicas que significa la invisibilización de la diversidad por parte de los órganos que planifican la movilidad.

V. ACTUALIZACIÓN POLÍTICA DE EQUIDAD DE GÉNERO EN TRANSPORTE

Objetivo 2: Prevenir y erradicar la violencia de género, discriminación e inseguridad en el sistema de movilidad.

Objetivo 2:

Proponer mecanismos para prevenir y erradicar la violencia de género, discriminación y la inseguridad en el sistema de movilidad.

ODS 5, 10, 11

BELÉM DO PARÁ

CEDAW

Ley 20.422: Igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad

Ley 20.609: Zamudio; antidiscriminación

Ley 21.120: Identidad de género

Ley 21.153: Acoso sexual en espacios públicos

Líneas estratégicas

Impulsar medidas preventivas con perspectiva de género en el sistema de movilidad relacionadas con seguridad vial.

Colaborar en estrategias comunicacionales de sensibilización ciudadana respecto a la violencia de género en los sistemas de movilidad.

Colaborar en protocolos de acción intersectoriales para la atención y prevención de situaciones de violencia de género y discriminación en el sistema de movilidad.

Al igual que el primer objetivo, este se enlaza con los ODS 5: “Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas”, 10 “Reducción de las desigualdades” y 11: “Ciudades y comunidades sostenibles”, también al Belém do Pará y CEDAW. Y a nivel nacional con las leyes 20.422, que establece igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad; 20.609 que establece medidas contra la discriminación; 21.120 que reconoce la identidad de género; y la ley 21.153, que tipifica el acoso sexual en espacios públicos.

Las decisiones que toman las personas sobre los desplazamientos no son elecciones individuales³³, más bien están permeadas por relaciones de poder y estructuras espaciales.

En Chile se estima que 9 de cada 10 mujeres ha sufrido algún tipo de violencia sexual en el espacio público. La percepción y experiencia respecto a la seguridad personal es un indicador que sobresale al observar la movilidad en mujeres, niñas, niños, adolescentes y comunidad LGBTIQ+. Por lo que la atención, prevención del acoso sexual y la erradicación de toda violencia de género en el sistema de movilidad cobra sentido.

33 M. Moscoso, S. Arboleda, A. Ángel, & V. Bernal Castillo (eds.), 2022.

V. ACTUALIZACIÓN POLÍTICA DE EQUIDAD DE GÉNERO EN TRANSPORTE

Objetivo 3: Fomentar condiciones de trabajo inclusivas y respetuosas de los derechos fundamentales de todas las personas que trabajan en el rubro.

Objetivo 3:

Recomendar condiciones de trabajo inclusivas y con respeto de los DD.HH de todas las personas que trabajan en el rubro.

ODS:5,10,11
BELÉM DO PARÁ
CEDAW
Ley 20.422: Igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad
Ley 20.609: Zamudio; antidiscriminación
Ley 21.120: Identidad de género
Norma N°3262

Líneas estratégicas

Impulsar la incorporación laboral con enfoque de género de personas al rubro de transportes público y privado

Fomentar la formación de trabajadoras y trabajadpres del rubro en materias de género; inclusión de DD.HH como parte de su inducción.

Promocionar la implementación de la norma sobre igualdad de Género, Conciliación de la Vida Laboral, Familiar y Personal. (NCh3262).

Este objetivo se enlaza con los ODS 5: “Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas”; 8: “Trabajo decente y crecimiento económico”; y 10 “Reducción de las desigualdades”, también al Belém do Pará, CEDAW y al Convenio 190 de la OIT. A nivel nacional, con las leyes 20.422 que establece igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad; 20.609 que establece medidas contra la discriminación; 21.120 que reconoce la identidad de género y la Norma Chilena sobre igualdad de Género, Conciliación de la Vida Laboral, Familiar y personal (NCh3262).

En el marco internacional el **Convenio 190 de la OIT** y la **Recomendación 206** indica que todas las personas tienen derecho a una vida laboral y personal libre de violencia y acoso por razón de género³⁴, reconociendo la naturaleza diversa y dinámica del mundo laboral.

A nivel nacional, los avances en temáticas laborales con perspectiva de género se impulsan mediante la **NCh 3262** que entrega orientaciones y herramientas

34 OIT, información disponible en: <https://c190.lim.ilo.org/>

V. ACTUALIZACIÓN POLÍTICA DE EQUIDAD DE GÉNERO EN TRANSPORTE

para la implementación del Sistema de Gestión de Igualdad de Género y Conciliación de la Vida Laboral, Familiar y Personal (SGIGC). Esta norma constituye un cambio cultural, es un factor para innovación social y optimiza la gestión basada en personas. Sus ejes abordan entre otras cosas: prevención y/o detección del acoso sexual y del acoso laboral, la prevención, detección y derivación de la violencia de pareja y las acciones para la conciliación de la vida laboral, familiar y personal, en la lógica de corresponsabilidad.³⁵

La anterior, establece nuevos estándares socioculturales y organizacionales para la inclusión activa de la mujer en el sistema laboral y compromete a las instituciones a adquirir un enfoque integrado a nivel interno como en su relación con el medio.

Objetivo 4: Aplicar e incorporar prácticas inclusivas con enfoque de género en el diseño, equipamiento e infraestructuras de los sistemas de transporte.

Objetivo 4:

Aplicar e incorporar prácticas inclusivas con enfoque de género en el diseño, equipamiento e infraestructuras de los sistemas de transporte

ODS, 5, 10, 11
BELÉM DO PARÁ
CEDAW

Ley 20.422: Igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad
Ley 20.609: Zamudio; antidiscriminación
Ley 21.120: Identidad de género
Ley 21.153: Acoso sexual en espacios públicos

Líneas estratégicas

Identificar áreas problemáticas en el diseño operacional y de infraestructura de sistema de movilidad, que afecten la igualdad entre los géneros en zonas urbanas y rurales.

Fomentar la participación ciudadana en las propuestas relacionadas con operación e infraestructura, mediante los mecanismos de participación desarrollados por la institución.

Implementar medidas correctivas que apunten a disminuir las barreras identificadas en el diseño operacional y de la infraestructura de los sistemas de movilidad.

35 Sernameg, (s/f).

V. ACTUALIZACIÓN POLÍTICA DE EQUIDAD DE GÉNERO EN TRANSPORTE

Este se enlaza con los ODS 5: “Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas”, 8: “Trabajo decente y crecimiento económico”; 9: “Industria, innovación e infraestructura”; 10 “Reducción de las desigualdades”; y 11 “Ciudades y comunidades sostenibles” y también al Belém do Pará y CEDAW. A nivel nacional se puede ligar con las leyes 20.422 que establece igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad, 20.609 que establece medidas contra la discriminación; 21.120 que reconoce la identidad de género; y 21.153 que tipifica el acoso sexual en espacios públicos.

La planificación de la movilidad con perspectiva de género refuerza el compromiso de la Subsecretaría para guiar desde el inicio y todas sus etapas a fin de obtener resultados integrales. Ya que la planificación del transporte de manera 'neutral'³⁶ tiene el efecto significativo, al excluir a las mujeres, NNA, personas con discapacidad y personas mayores de la participación en los espacios públicos. En parte esta exclusión, se observa en los obstáculos que experimentan que inciden en la baja frecuencia de recorridos, las distancias y la escasez de infraestructura adecuada, que dificultan las opciones de conectividad para las necesidades de viaje que las personas tengan.



³⁶ Como se vio anteriormente, los estudios han llegado a la conclusión que el transporte no es neutro al género (MTT, 2018).

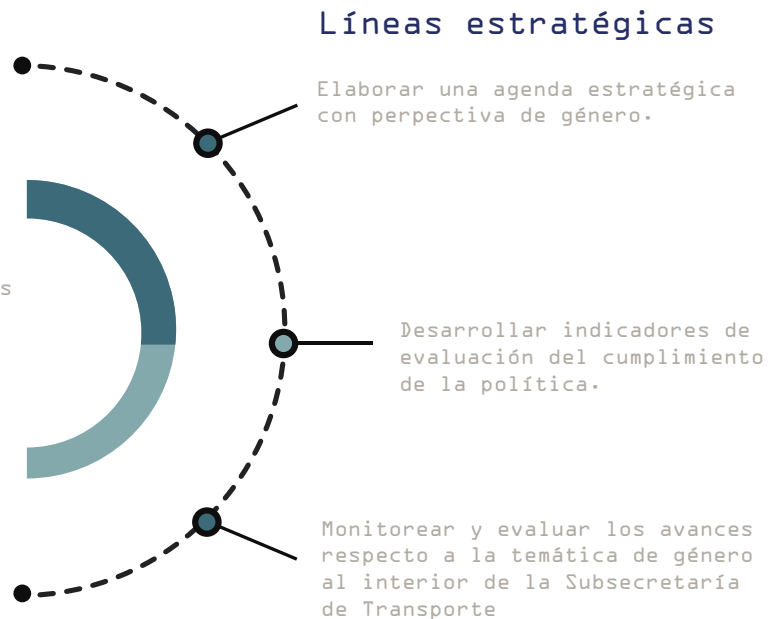
V. ACTUALIZACIÓN POLÍTICA DE EQUIDAD DE GÉNERO EN TRANSPORTE

Objetivo 5: Establecer procesos de control en el sistema de movilidad que respondan a la Política de Género en Transporte.

Objetivo 5:

Monitorear y evaluar avances de acciones institucionales e intersectoriales con enfoque de género.

Misión SubTrans A1
ODS: 5.8.9.10.11
BELÉM DO PARÁ
CEDAW



Este se enlaza con los ODS 5: “Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas”, 8: “Trabajo decente y crecimiento económico”; 9: “Industria, innovación e infraestructura”; 10 “Reducción de las desigualdades”; y 11 “Ciudades y comunidades sostenibles”, también al Belém do Pará y CEDAW. También responde a la misión de la Subsecretaría, las definiciones estratégicas del Ministerio de la Mujer.

El avance y desarrollo de las acciones antes mencionadas se concretará mediante la generación de una Agenda estratégica para el desarrollo de las metas establecidas en esta Política, la cual permitirá fortalecer los cambios necesarios para impulsar la instalación de una cultura de respeto y fomentará el reconocimiento de todas las personas usuarias del sistema de movilidad. Asimismo, asegurará el cumplimiento de las metas invitando a sus actores, público interno y externo, a comprometerse con acciones tangibles, observables y medibles.

VI. DESAFÍOS Y REFLEXIONES

Desde el siglo XX a la fecha, el transporte ha avanzado enormemente desde el desarrollo tecnológico y eficiencia energética. Paralelamente, el crecimiento de las grandes urbes, el desarrollo de centros económicos y la necesidad de movilidad se contraponen con la necesidad de personas no visibilizadas dentro del patrón de viaje clásico ni en la planificación de los modos de transporte tradicionales. Esto demuestra el dinamismo de la sociedad y la necesidad de generar cambios en las políticas públicas de transporte.

Un elemento necesario para implementar cambios a nivel estructural es la actualización de enfoques y la adaptación de los marcos normativos. Estos determinan realidades, en cuanto establecen límites y directrices a los comportamientos de las personas, entre ellas y con su entorno, es decir, qué se hace y cómo debería hacerse. Teniendo en cuenta los compromisos adquiridos por el Estado en el último tiempo y reconociendo la relevancia de la movilidad para el desarrollo sostenible, es preciso afirmar que las políticas públicas de transporte deben siempre reflejar este dinamismo, ya que responden a las necesidades que la sociedad presenta y exige.

El compromiso asumido por el Gobierno de Chile a través de S.E. el Presidente de la República Gabriel Boric Font es de irrestricto y absoluto respeto a los derechos humanos, ya que reconocer las necesidades de una población diversa y promover cambios institucionales y culturales muestran una consolidación de la democracia. Comprender que la sociedad presenta condiciones desiguales, es también entender que la construcción de la sociedad es orgánicamente dinámica y permite aspirar a que todas las personas puedan vivir seguras y libres.

El enfoque de género posibilita diferenciar a las personas no sólo por su biología, sino que también permite reconocer que las relaciones sociales presentan una amplia diversidad. La inclusión del enfoque interseccional en las políticas públicas, en específico en movilidad, representa diversos retos: económicos, logísticos, culturales y metodológicos. Pero a su vez, no incorporarlo implica retrasar los procesos de cambio para alcanzar un sistema de movilidad seguro, accesible y sostenible.

VI. DESAFÍOS Y REFLEXIONES

Existen diferentes factores que impactan de manera directa en la movilidad de las personas. Es un hecho que mujeres, NNA, LGBTIQ+ y personas con discapacidad experimentan más obstáculos, sufren de violencias (sexual, económica, psicológica y/o física) y presentan necesidades antes no contempladas. La apertura a nuevos enfoques involucra la inclusión de poblaciones antes invisibilizadas, sus necesidades, comportamientos, sus características y potencialidades, dejando atrás el diseño según las necesidades laborales y económicas de los hombres cisgénero.

En Chile, las mujeres son las principales usuarias del transporte público, representando el 52,5%³⁷. Esto se debe a la seguridad y accesibilidad que tiene sentido para ellas. Por lo tanto, el diseño del transporte público afecta directamente la calidad de los viajes y la capacidad de las mujeres para utilizar los espacios públicos. Por consiguiente, una parte integral de su derecho a participar y viajar de manera segura y eficiente.

Por todo ello, la Subsecretaría de Transportes, por medio de este documento demuestra su compromiso con transversalizar el enfoque de género, fortaleciendo el diálogo entre todas las personas que conforman el sistema de movilidad, para fomentar una perspectiva que integre los instrumentos necesarios para abordar las necesidades planteadas por la ciudadanía.

Finalmente, esta Subsecretaría está consciente de que la sociedad está en un proceso de constante cambio, por tanto, los objetivos planteados en este documento serán parte de una constante revisión y evaluación, con el fin de ir acompañando todos los procesos de transformación, para cumplir la misión de esta institución: “Proponer, desarrollar y controlar la ejecución de políticas públicas en materias de transporte y telecomunicaciones, que permitan sentar las bases para un país conectado de forma inclusiva, equitativa y sustentable”.

³⁷ MTT, 2018.

VII. GLOSARIO

Análisis de género: es una forma sistemática de ver cómo el desarrollo, las políticas, los programas y las reglamentaciones afectan de manera diferente a mujeres y hombres. La recopilación de datos se desagrega por género y sexo. Este análisis incluye las múltiples formas en que las mujeres, los hombres y la diversidad se relacionan en la sociedad.

Autonomía: se refiere a la capacidad y condiciones concretas con las que cuentan las personas para tomar decisiones que afecten sus vidas de manera libre. Pueden ser: autonomía económica, autonomía en la toma de decisiones, autonomía física.

Autonomía económica: es la capacidad de las mujeres de generar ingresos y recursos propios a partir del acceso al trabajo remunerado en igualdad de condiciones que los hombres. Considera el uso del tiempo y la contribución de las mujeres a la economía.

Autonomía física: se expresa en dos dimensiones que dan cuenta de problemáticas sociales relevantes en la región: el respeto a los derechos reproductivos de las mujeres y la violencia de género en todo contexto.

Autonomía en la toma de decisiones: se refiere a la presencia de las mujeres en los distintos niveles de los poderes del Estado y a las medidas orientadas a promover su participación plena y en igualdad de condiciones.

BPFA - Plataforma de Acción de Beijing: es un documento producto de la Cuarta Conferencia Mundial sobre la mujer: Igualdad, Desarrollo y Paz, que tuvo lugar en Beijing, China en septiembre de 1995. Representa el compromiso de la comunidad internacional con la integración de una perspectiva de género, asegurando su incorporación en políticas y programas a nivel nacional, regional e internacional.

Brecha de género: es la disparidad entre las condiciones o posiciones que tienen las mujeres y los hombres en la sociedad. Según el Foro Económico Mundial, se calcula analizando cuatro factores: participación económica y oportunidad, acceso a educación, empoderamiento político, salud y esperanza de vida

VII. GLOSARIO

CEDAW - Convención sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra la Mujer: o Declaración Internacional de los Derechos de la Mujer, fue adoptada en 1979 por la Asamblea General de la ONU. Fija las obligaciones de los Estados de eliminar la discriminación y lograr una igualdad sustantiva, abarcando normativas, prácticas y costumbres, responsabilizándolos de abordar la discriminación de actores privados y públicos contra las mujeres. Cubre derechos civiles, económicos y culturales.

Consentimiento: “No” es “no”, “sí” es “sí”. El consentimiento es un acuerdo entre personas para la realización de actos sexuales o para contraer matrimonio. Debe darse libre y activamente; las personas menores de edad o bajo la influencia de drogas o alcohol no pueden dar su consentimiento. El consentimiento es específico, lo que significa que se puede dar a una persona, pero esto no implica que se conceda a otras; también es reversible, es decir, puede revocarse en cualquier momento.

Corresponsabilidad: se refiere a la responsabilidad compartida que dos o más personas pueden tener respecto a una situación particular. Esto quiere decir que las personas parte poseen los mismos deberes y derechos. Esta perspectiva incentiva una transformación cultural orientada a la redefinición de roles y formulación de políticas sociales.

Culpabilización de la víctima: es responsabilizar a la víctima de la agresión sufrida, en lugar de cuestionar la conducta por parte del agresor.

Datos desagregados por sexo: para desagregar datos por sexo, se requiere una recolección de información caracterizada que permita cruzar los datos por sexo para todos los casos (personas). El tratamiento de los datos desagregados puede reflejar roles, situaciones reales y condiciones, permitiendo identificar la existencia de brechas, desigualdades (reales o potenciales) y favorece a la realización de un análisis más eficaz de los hechos sociales.

Declaración sobre la Eliminación de la Violencia contra la Mujer: adoptada en 1993 por la Asamblea General de la ONU, esta declaración complementa a la CEDAW respecto de la eliminación de la violencia contra las mujeres. Según esta declaración los Estados deben condenar la violencia contra las mujeres y no invocar costumbre, tradición o dogmas, como medio para eludir obligación de procurar eliminar este tipo de discriminación.

VII. GLOSARIO

Derechos humanos: son derechos inherentes de todo ser humano, es decir, les corresponde a todas las personas sin discriminación alguna, ya sea por distinciones de expresión de género, raza, sexo, nacionalidad, origen étnico u otra condición. Estos derechos que se incluyen son: a la vida, la libertad, a no estar sometido ni esclavitud ni a torturas, libertad de expresión y opinión, educación, trabajo, entre otros.

Derechos sexuales: abarcan derechos humanos que ya están reconocidos en el derecho internacional y documentos consensuados. Incluyen los derechos de todas las personas a vivir libre de coerción, discriminación y violencia.

Desarrollo sostenible: según ONU es aquel que garantiza las necesidades del presente sin comprometer las posibilidades de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades. Se establecen tres componentes del desarrollo sostenible: desarrollo económico, desarrollo social y protección del medio ambiente. Estos se contemplan como pilares interdependientes que se fortalecen mutuamente.

Desmasculinización: es proceso fundamental para la transformación de estereotipos sexo-genéricos en espacios de desarrollo laboral o social, culturalmente asociados a “hombres varoniles”. Entrega herramientas para redefinir las masculinidades, roles y estereotipos asociados al género. Permite analizar brechas en el acceso e igualdad de oportunidades y no discriminación de mujeres y personas LGBTIQ+ en el rubro.

Discriminación contra las niñas y las mujeres: Hace referencia a tratar diferente a mujeres y niñas ya fuese directa o indirectamente, en comparación con hombres y niños. Por discriminación directa es reconocible y explícita. La discriminación indirecta por otro lado, contempla situaciones que pueden parecer justas, sin embargo, devela un trato desigual hacia niñas y mujeres.

Discriminación por razón de género: son distinciones, exclusiones o restricciones que puedan entorpecer o anular el reconocimiento, goce o ejercicio de derechos de la persona en base a su género.

Discriminación interseccional: se utiliza para describir la complejidad de la discriminación que implica más de un motivo. Describe los motivos de discriminación a los que una persona se enfrenta, es decir, discriminación por

VII. GLOSARIO

razón de sexo y discapacidad, o género y orientación sexual. También permite describir la situación que afecta a quienes pertenecen a más de un grupo, es decir, una persona puede ser objeto de múltiples formas de discriminación, además de su sexo, como el origen étnico, la religión, la edad, la clase u otros.

Equidad de género: La equidad de género, al igual que la equidad concebida de manera general, busca eliminar por un lado la desigualdad social y por otro el irrespeto de la diferencia.

Estereotipos de género: son generalizaciones de los atributos de género, las diferencias y los roles de las personas. Su uso, con frecuencia justifica acciones de discriminación basadas en prejuicios y estereotipos culturales.

Identidad de género: es una vivencia individual que se explica en que el género tal como cada persona la siente profundamente, podría corresponder o no con el sexo asignado al momento del nacimiento. (Principios de Yogyakarta)

Igualdad de género: se refiere a que las personas tienen iguales derechos, beneficios, obligaciones, oportunidades e igual valoración a pesar de diferencias y roles distintos. Es la meta final o estado ideal de la aplicación del enfoque de género.

Interseccionalidad: es un enfoque que permite visibilizar categorías de análisis para contemplar e integrar componentes que interaccionan entre sí en un mismo caso (edad, etnia, discapacidad, pobreza, etc.), robusteciendo el análisis de datos. Esto permite observar desventajas y discriminaciones que ciertas mujeres pertenecientes a algunos grupos viven.

Interculturalidad: se refiere a la presencia e interacción equitativa de diversas culturas y a la posibilidad de generar expresiones culturales compartidas, a través del diálogo y del respeto mutuo.

Género: son comportamientos, roles, atributos y comportamientos que una sociedad considera apropiados para hombres y mujeres. Estos estereotipos están contenidos en códigos sociales y culturales temporales, es decir, son histórica y culturalmente dinámicos.

VII. GLOSARIO

Masculinidad: se refiere al significado social de la “hombría” o de cómo ser hombre. Se construye y define social, histórica y políticamente. No está determinada por características biológicas.

Perspectiva de género: es una forma de observar o analizar las complejidades de las relaciones sociales. Es una herramienta conceptual que permite realizar un análisis para luego transversalizarla en un programa o política propuesta, o en una organización.

Sobreviviente de violencia: se refiere a cualquier persona que haya experimentado violencia sexual o de género. Su significado es similar al de “víctima”, aunque suele preferirse “sobreviviente” ya que este último implica resiliencia.

Transversalidad de perspectiva de género: se refiere al principio de igualdad de trato, que garantiza la no discriminación y el acceso a las oportunidades de todas las personas que viven en sociedad con el amparo de la política estatal.

Violencia de género: tiene su origen en la desigualdad de género, el abuso de poder y la existencia de normas dañinas. Se utiliza para enfatizar en que existen diferencias estructurales de poder basadas en el género, que posicionan a las mujeres y niñas en una situación de riesgo frente a múltiples formas de violencia. Se emplea también para describir la violencia dirigida contra la población LGBTQI+ al enlazarse con la violencia conexas con las normas de sexo-genéricas.

Violencia económica: es la acción de tener control sobre los recursos financieros de otra persona, impidiéndole acceder a ellos y prohibiéndole trabajar o asistir a la escuela.

Violencia psicológica: se produce cuando se provoca miedo a través de la intimidación, se amenaza con causar daño físico a una persona, su pareja o sus hijas o hijos, o con destruir sus mascotas y bienes. También se observa al someter a una persona a maltrato psicológico o en forzarla a aislarse de sus amistades, su familia, de la escuela o trabajo.

VII. GLOSARIO

Violencia emocional: consiste en disminuir o apocar la autoestima de una persona. Esto puede suceder a través de críticas constantes a sus capacidades, insultar o someterla a otros tipos de abuso verbal.

Violencia física: es la acción o la intención de causar daño a una persona. También puede incluir daños a la propiedad. Los daños físicos pueden ser causados por golpes, patadas, quemaduras, mordidas, denegación de atención médica, obligar a consumir alcohol o drogas, entre otras.

Violencia sexual: se refiere a cualquier acto de naturaleza sexual cometido sin consentimiento de la otra persona, o que no lo pueda otorgar por ser menor de edad, sufrir de algún tipo de discapacidad o al estar intoxicada y/o inconsciente.

VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alcaldía de Medellín, IFC, y Banco Mundial. (2022). Infraestructura para la movilidad activa y género: guía metodológica. (M. Moscoso, S. Arboleda, A. Ángel, & V. Bernal Castillo (eds.)). Despacio, Medellín, Colombia. ISBN: 978-958-59854-5-2.

ACNUR. (s/f). Good governance. Disponible en:
<https://www.ohchr.org/es/good-governance/about-good-governance>

BID. (2022). Ciudades inclusivas: ciudades saludables para todo. Editorial Nora Libertum de Duren. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.18235/0004459>

BID. (2021). Decálogo para Planes de Movilidad Urbana sostenible sensibles al género. Movilidad sostenible con perspectiva de género. Banco Interamericano de Desarrollo. Transport Gender Lab. Disponible en:
<http://dx.doi.org/10.18235/0003423>

Banco Mundial. (2020). Manual para la planificación y el diseño urbano con perspectiva de género. 2020 Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento/Banco Mundial 1818 H Street NW Washington DC. Disponible en:
<https://thedocs.worldbank.org/en/doc/156271614721551594-0200022021/original/Manualparalaplanificacinydiseourbanoonperspectivadegnero.pdf>

CAF (eds.). (2021). Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género: Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte. Buenos Aires Ciudad, Collectiu Punt6, CAF - Banco de Desarrollo en América Latina. ISBN:978-980-422-228-3

CEDAW. (1979). Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer. Disponible en:
https://www.ohchr.org/sites/default/files/cedaw_SP.pdf

CEPAL. (2021). Informe Especial COVID-19 No. 9: “La autonomía económica de las mujeres en la recuperación sostenible y con igualdad”. Febrero 2021.

CEPAL. (2018). Gobernanza del transporte: perspectivas teóricas y de políticas. Boletín Edición N° 365, número 5, 2018. Facilitación del transporte y el comercio en América Latina y el Caribe – FAL. Disponible en:
https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/44310/S1800933_es.pdf

VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CONASET. (2022). Informe trianual: Perspectiva de género en la siniestralidad del tránsito en Chile. 2019-2021. Comisión de Nacional de Seguridad de Tránsito. Observatorio de Seguridad Vial. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Gobierno de Chile. Santiago.

CONASET. (2021). Resolución Exenta N°116/2021 CONSASET. Aprueba Estrategia de Seguridad Nacional de Seguridad de tránsito 2021-2030. Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito - CONASET. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Santiago, Chile.

Corvera, M. (2021). Participación laboral femenina y recuperación pospandemia. Minuta No. 25-21 26/04/2021. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile.

Gobierno de Chile. (2017). Informe de diagnóstico e implementación de la Agenda 2030 y los objetivos de desarrollo sostenible en Chile.

INE. (2022). Boletín estadístico: empleo trimestral. Edición n°286, 30 de agosto de 2022.

INE. (2021). Género e ingresos en Chile. 2018-2020. INE.

INE. (2021). Seguridad ciudadana y género. Presentación resumen. Disponible en:

<https://www.ine.gob.cl/estadisticas/sociales/seguridad-publica-y-justicia/seguridad-ciudadana>

INE. (2020). XVI Encuesta Nacional Urbana de Seguridad Ciudadana ENUSC, 2019.

INE. (2019). Glosario Encuesta Nacional de Empleo. Disponible en:

https://regiones.ine.cl/documentos/default-source/region-i/historico/glosario_ene-2019.pdf

INE. (2016). Clasificador de Actividades Económicas Nacional para Encuestas Sociodemográficas (CAENES). Instituto Nacional de Estadísticas Subdirección Técnica, Departamento de Estudios Laborales, Departamento de Infraestructura Económica, Sección Nomenclatura. ISBN: 978-956-323-174-8

VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Jaimurzina, A., Muñoz, C. y Pérez, G. (2017). Género y transporte: experiencias y visiones de política pública en AL. CEPAL - Serie Recursos Naturales e Infraestructura N° 184. ISSN: 1680-9025

Kelling, G. L., & Wilson, J. Q. (1982). Broken windows: The police and neighborhood safety. The Atlantic, March 1.

McMillan, T. (2013). Children and youth and sustainable urban mobility, Thematic study prepared for Global Report on Human Settlements. <http://www.unhabitat.org/grhs/2013>

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2004). Decreto 168. Promulga el acuerdo complementario de cooperación para promover la equidad de género con Costa Rica. D168 (2004). Promulgación: 29-JUL-2004. Disponible en: <https://bcn.cl/37xvh>

Ministerio de Relaciones Exteriores. (2002). Decreto 229. Promulga el acuerdo con el programa de las Naciones Unidas para el desarrollo sobre el proyecto del Gobierno de Chile, denominado asistencia técnica para la transversalización de la perspectiva de igualdad de género en las políticas públicas del Estado de Chile. D229. Promulgación: 02-OCT-2002. Disponible en: <https://bcn.cl/37xw9>

Ministerio de la Mujer y la Equidad de Género. (2018). Cuarto Plan Nacional de Igualdad entre Mujeres y Hombres 2018 – 2030. Renovamos nuestro compromiso para avanzar en el ejercicio de los derechos de todas las mujeres del país. Marzo 2018.

Ministerio de Desarrollo Social y Familia. (s/f). ¿Cómo saber si pertenezco al 60% de familias de menores recursos? Chile Crece contigo. Sistema de Promoción y Protección Social. Información disponible en: <https://www.crececontigo.gob.cl/faqs/como-saber-si-pertenezco-al-60-o-40-de-familias-mas-vulnerables/>

MTT. (2021) Cuenta Pública Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Gobierno de Chile. Santiago. Disponible en: <https://www.mtt.gob.cl/cuenta-publica-participativa-2021>

MTT. (2018). Agenda para la Política de Equidad de Género en Transportes 2018-2022. Comisión de Género. Coordinación de Usuarios. Subsecretaría de

VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Transportes. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Santiago, Chile.
Disponible en:
<https://www.subtrans.gob.cl/wp-content/uploads/2018/11/Agenda-PEGT-2018-2022.pdf>

Movyt. (2021). Conversatorio: "Ciudad y feminismo: un futuro de territorios pensados con empatía". Núcleo Milenio Movilidades y Territorios (Movyt). Chile, agosto 10 de 2021. Disponible en:
<https://www.movyt.cl/index.php/prensa/noticias-movyt/ciudad-y-feminismo-un-futuro-de-territorios-pensados-con-empatia/>

OIT. (2019). OIT Convenio 190. C190-Convenio sobre la violencia y el acoso.
Disponible en:
https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C190

Olavarría, M., Navarrete, B. y Figueroa, V. (2011). ¿Cómo se formulan las políticas públicas en Chile? Evidencia desde un estudio de caso. Política y gobierno, 18(1), 109-154. Recuperado en 10 de octubre de 2022, de
http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1665-20372011000100004&lng=es&tlng=es

ONU. (s/f). Nueva agenda de desarrollo sostenible. Agenda 2030. Objetivos de desarrollo sostenible ODS. Información disponible en:
<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

ONU. (2000). Resolución 1325. Consejo de Seguridad. S/RES/1325(2000).
Disponible en: [https://www.un.org/womenwatch/ods/S-RES-1325\(2000\)-S.pdf](https://www.un.org/womenwatch/ods/S-RES-1325(2000)-S.pdf)

ONU Mujeres. (s/f). Crear espacios públicos seguros que empoderen a las mujeres y las niñas. Texto disponible en:
<https://www.unwomen.org/es/what-we-do/ending-violence-against-women/creating-safe-public-spaces>

ONU Mujeres. (s/f). Incorporación de la perspectiva de género. Coordinación del sistema de Naciones Unidas. ONU Mujeres. Disponible en:
<https://www.unwomen.org/es/how-we-work/un-system-coordination/gender-mainstreaming>

VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Parra, M.F. (2021). CIUDAD, TRANSPORTE Y GÉNERO: LA MOVILIDAD URBANA EN EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE VILLAVICENCIO. Cider, Universidad De Los Andes, Bogotá, Colombia.

Peters, D. (2013). Gender and Sustainable Urban Mobility. Thematic study prepared for Global Report on Human Settlements 2013. Disponible: <http://www.unhabitat.org/grhs/2013>

Prensa Presidencia. (2022). Presidente de la República Gabriel Boric Font firma mensaje presidencial que ratifica Convenio 190 de la OIT sobre la eliminación de la violencia y el acoso en el Trabajo. Nota de prensa publicada el 29 de Agosto del 2022. Disponible en: <https://prensa.presidencia.cl/comunicado.aspx?id=200041>

Pontificia Universidad Católica de Chile. (2017). Análisis teórico-práctico de cohesión social vinculado a la movilidad urbana. Informe final, subsanado.

SECTRA - Coordinación de Planificación y Desarrollo. Unidad de Ciudadanas Inteligentes. Subsecretaría de Transportes. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Santiago, Octubre 2017. Disponible en: <http://www.sectra.gob.cl/biblioteca/detalle1b.asp?mfn=3444>

Rodríguez, M. (2019). Sistemas de Transporte: incluyentes, accesibles e integrados. BID, 2019. Moviliblog. Ideas de transporte y movilidad para América Latina y el Caribe. Información disponible en: <https://blogs.iadb.org/transporte/es/sistemas-de-transporte-incluyentes-accesibles-e-integrados/>

SECTRA. (s/f). Encuestas de Movilidad. SECTRA. Programa de Vialidad y Transporte Urbano. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Información disponible en: http://www.sectra.gob.cl/encuestas_movilidad/encuestas_movilidad.htm

SENCE. (s/f). Cursos gratuitos para obtener Licencia de Conducir A3 y A5 en 6 regiones. <https://sence.gob.cl/personas/noticias/cursos-gratuitos-para-obtener-licencia-de-conducir-a3-y-a5-en-6-regiones#:~:text=La%20licencia%20de%20Conductor%20Profesional,de%20transporte%20p%3%BAblico%20y%20privado.>

VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

SERNAMEG. (s/f). Norma chilena NCh3262:2012: Gestión de igualdad de género y conciliación de la vida laboral, familiar y personal. Ministerio de la Mujer y la Equidad de Género. Nota disponible en:
https://www.sernameg.gob.cl/?page_id=32792

Sigurdardottir, SB. (2013). Drivers of sustainable future mobility: understanding young people's travel trends and the mediating factors of individual mobility intentions. DTU Transport, Denmark.

UNESCO. (2018). Plan Igualdad de Oportunidades entre Hombres y Mujeres 2011-2020. Hacia un Chile justo y corresponsable. Servicio Nacional de la Mujer. Documento extraído de la base de normativas y políticas del Sistema de información de tendencias educativas en América Latina-SITEAL. Disponible en:
https://siteal.iiiep.unesco.org/sites/default/files/sit_accion_files/siteal_chile_0653.pdf

UNICEF. (2017). Comunicación, infancia y adolescencia: Guías para periodistas. Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF). ISBN: 978-92-806-4892-8

Weele, Joël & Flynn, Mataka & Wolk, Rogier. (2017). Broken Window Effect. 10.1007/978-1-4614-7883-6_624-1.

